

El principio de proporcionalidad en el derecho administrativo sancionador del transporte: análisis comparado entre Colombia y México en el marco del ODS 10

ANGELA PATRICIA GÓMEZ QUINTANA¹

Resumen

A partir de un examen comparado entre Colombia y México, este artículo estudia la manera en que la proporcionalidad se proyecta en el derecho administrativo sancionador del sector transporte, con especial atención a sus efectos sobre la previsibilidad de la respuesta sancionatoria y sobre las desigualdades económicas en el marco del Objetivo de Desarrollo Sostenible 10. Desde un enfoque cualitativo de orientación sociojurídica, el estudio articula herramientas dogmáticas, comparadas y analítico-hermenéuticas, con apoyo en normativa, doctrina especializada, precedentes judiciales y dieciséis actos administrativos sancionatorios expedidos por la Superintendencia de Transporte en Colombia entre 2022 y 2025. Los resultados evidencian que, pese a ubicarse mayoritariamente en el tramo inferior del rango legal, las sanciones no siempre se acompañan de una motivación suficiente sobre los criterios de graduación aplicados, lo que debilita la materialización de la proporcionalidad y genera tensiones para la seguridad jurídica. Además, multas de cuantía semejante generan cargas económicas desiguales cuando se proyectan sobre sujetos con distinta capacidad patrimonial, con especial incidencia en micro y pequeñas empresas. La comparación evidencia que, en Colombia, la proporcionalidad encuentra su principal expresión en la motivación administrativa, mientras que en México su consolidación ha dependido en mayor medida del control judicial. Por ello, su aplicación efectiva trasciende el plano meramente formal y se proyecta como presupuesto material de la legalidad, del debido proceso y de la equidad regulatoria.

Palabras clave: proporcionalidad, potestad sancionadora administrativa, sector transporte, seguridad jurídica, desigualdad económica

¹ Especialista en Derecho Administrativo. Estudiante de la Maestría en Derecho Administrativo de la Universidad Santo Tomás, seccional Tunja. Artículo de investigación para optar al título de Magíster, actualmente en estado finalizado.

Abstract

Based on a comparative examination of Colombia and Mexico, this article studies the way in which proportionality operates within administrative sanctioning law in the transport sector, with particular attention to its effects on the predictability of the sanctioning response and on economic inequalities within the framework of Sustainable Development Goal 10. From a qualitative socio-legal approach, the study articulates dogmatic, comparative, and analytical-hermeneutic tools, supported by legislation, specialized scholarship, judicial precedents, and sixteen administrative sanctioning decisions issued by the Superintendence of Transport in Colombia between 2022 and 2025. The findings show that, although sanctions are generally located in the lower range of the legal scale, they are not always accompanied by sufficient reasoning regarding the applied graduation criteria, which weakens the material realization of proportionality and creates tensions for legal certainty. In addition, sanctions of similar amount generate unequal economic burdens when imposed on subjects with different financial capacities, with particular impact on micro and small enterprises. The comparison shows that, in Colombia, proportionality finds its main expression in administrative reasoning, whereas in Mexico its consolidation has depended to a greater extent on judicial review. Therefore, its effective application goes beyond the merely formal sphere and operates as a material prerequisite for legality, due process, and regulatory fairness.

Keywords: proportionality, administrative sanctioning power, transport sector, legal certainty, economic inequality

Introducción

La potestad sancionadora en el ámbito del derecho administrativo no se ejerce de manera irrestricta, sino que se encuentra condicionada por la necesidad de garantizar el respeto de los derechos de los administrados. En este sentido, cualquier decisión que implique la imposición de una sanción debe estar debidamente motivada, de forma que permita evidenciar la correspondencia entre la conducta atribuida y la consecuencia jurídica aplicada, erigiéndose así la proporcionalidad como un límite material frente a eventuales manifestaciones de arbitrariedad (Cordero, 2020).

Este carácter de garantía fundamental que ostenta la proporcionalidad en el marco del debido proceso ha sido ampliamente ratificado por la jurisprudencia constitucional y contencioso-administrativa en Colombia, pues obliga a las autoridades a valorar factores como la gravedad de la conducta, la intencionalidad, el daño causado y las circunstancias particulares del infractor al momento de imponer una sanción. De ahí que la graduación de las sanciones administrativas no puede aplicarse de manera automática, sino que debe responder a un análisis individualizado que asegure decisiones razonables y coherentes con los principios constitucionales del derecho sancionador.

Esta exigencia adquiere especial relevancia en sectores altamente regulados como el transporte, donde las autoridades administrativas ejercen amplias facultades de control y supervisión. En este ámbito, la Superintendencia de Transporte cuenta con competencias para investigar y sancionar a los actores del sistema cuando incurren en infracciones a la normativa sectorial. Pese a ello, en la práctica administrativa se han evidenciado debates sobre la motivación y graduación de las sanciones, particularmente respecto de la forma en que se incorpora la proporcionalidad en las decisiones adoptadas dentro de los procedimientos sancionatorios.

La discusión sobre la proporcionalidad sancionatoria adquiere una dimensión adicional cuando se lo vincula con los compromisos de la Agenda 2030, en particular con el ODS 10, orientado a la reducción de desigualdades. Desde esa perspectiva, el análisis de las sanciones administrativas no puede agotarse en la verificación del debido proceso formal, sino que debe extenderse a los efectos económicos y regulatorios que tales decisiones producen sobre los distintos actores del sector transporte, especialmente aquellos con menor capacidad financiera.

En este contexto, el análisis comparado entre distintos sistemas jurídicos permite aportar elementos relevantes para comprender cómo se concreta este principio en el ámbito sancionador. En particular, el caso de México resulta pertinente debido a las similitudes estructurales que presenta con el ordenamiento colombiano en lo relativo al régimen administrativo sancionador y a los mecanismos de control sobre actividades económicas sujetas a regulación.

A partir de este escenario surge la siguiente pregunta de investigación: ¿De qué manera se aplica el principio de proporcionalidad en las sanciones administrativas del sector transporte en Colombia y México, y de qué forma dicha aplicación puede incidir en la reducción o profundización de desigualdades económicas en el marco del ODS 10?

En consecuencia, el trabajo se orienta a estudiar la forma en que este principio se concreta en el ámbito sancionador del transporte en Colombia y México, con el fin de valorar su relación con la seguridad jurídica de los administrados y su posible incidencia en la reducción de desigualdades económicas en el marco del ODS 10.

Para ello, se abordan los fundamentos doctrinales y normativos de la proporcionalidad administrativa, así como el esquema regulatorio aplicable al sector transporte en ambos países. A partir de un ejercicio de derecho comparado, se analiza la manera en que dicha exigencia se incorpora en los actos administrativos, con el propósito de proponer criterios orientados a fortalecer la razonabilidad y la equidad del sistema sancionador.

Metodología

Este estudio adopta un diseño cualitativo de orientación sociojurídica, dirigido a examinar tanto el contenido normativo de la proporcionalidad como los efectos que su aplicación proyecta sobre la práctica sancionatoria del sector transporte, especialmente en materia de seguridad jurídica y distribución de cargas económicas a la luz del ODS 10.

Para ese fin, se acude a un método dogmático-jurídico y comparado orientado al examen de los fundamentos constitucionales, normativos y doctrinales que delimitan el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa. Con ese propósito, se revisan las disposiciones aplicables y la jurisprudencia relevante de Colombia y México, a fin de identificar convergencias y divergencias en los parámetros de razonabilidad y graduación de la respuesta sancionatoria.

Asimismo, la investigación incorpora un método analítico-hermenéutico, que permite interpretar las normas constitucionales, legales y los criterios jurisprudenciales relacionados con el debido proceso administrativo y la dosimetría sancionatoria. La información se obtuvo mediante revisión documental de fuentes normativas, doctrina especializada y decisiones administrativas sancionatorias, en particular las emitidas por la Superintendencia de Transporte en Colombia entre 2022 y 2025.

De manera complementaria, se realizó un análisis comparativo con el ordenamiento jurídico de México, con especial énfasis en los postulados de legalidad y suficiencia razonable que rigen la actividad punitiva de la administración. Ese contraste permitió evaluar de qué manera la

materialización de la proporcionalidad incide en la seguridad jurídica y en la atenuación de disparidades financieras dentro del ámbito del transporte.

El análisis de la información se efectuó mediante técnicas de interpretación jurídica y análisis comparativo de casos, con el propósito de identificar patrones en la motivación y graduación de las sanciones administrativas, así como su posible impacto en la equidad regulatoria y en los objetivos de reducción de desigualdades promovidos por la Agenda 2030.

Desarrollo

Capítulo I. Fundamentos teóricos de la proporcionalidad y su desarrollo en el derecho administrativo

1.1. Origen y evolución de la proporcionalidad

En el pensamiento ilustrado, especialmente dentro de las corrientes iusnaturalista y contractualista, la proporcionalidad comenzó a perfilarse como un límite frente al poder coercitivo del Estado. Desde esa perspectiva, autores como Locke y Kant sostuvieron que la restricción estatal de derechos solo se justifica cuando resulta estrictamente necesaria para proteger a terceros y preservar el orden social, aun dentro del pacto que hace posible la convivencia (De Fazio, 2021).

Más adelante, Cesare Beccaria (1999) reforzó esta concepción al defender que la sanción debía corresponder al daño social ocasionado, evitando respuestas arbitrarias o excesivas del poder punitivo. Esa elaboración teórica encontró una primera concreción en Prusia, escenario en el que la proporcionalidad empezó a adquirir relieve jurídico más allá del plano puramente filosófico. En ese contexto, el Código General de Prusia de 1794, mediante su regulación policial, limitó la actuación de la autoridad a las medidas indispensables para la preservación del orden público, con lo cual se sentaron fundamentos relevantes para su posterior incorporación al derecho administrativo alemán.

Ya en el siglo XIX, la jurisprudencia administrativa alemana convirtió esa formulación inicial en un auténtico principio jurídico al exigir que toda intervención estatal guardara adecuación, necesidad y proporcionalidad respecto del fin perseguido. Así, la proporcionalidad se consolidó como un criterio general para examinar la legalidad de la actuación administrativa (De Fazio, 2021).

En el ámbito comparado, la doctrina alemana pronto se difundió por Europa continental, convirtiéndose en un estándar fundamental para verificar la legalidad de los actos administrativos. Sin embargo, esta recepción no fue igual sino que en cada país lo integró dentro de sus propios marcos jurídicos, por ejemplo, en Francia la proporcionalidad se consolidó como técnica de control judicial, mientras que en Italia se vinculó al principio de razonabilidad (Philippe, 1998) (Urania, 1998). En contraste con estos modelos, España logró consolidarse plenamente como un pilar del derecho administrativo, reflejando la profunda influencia del pensamiento jurídico alemán.

De forma paralela, el sistema estadounidense desarrolló mecanismos de control constitucional mediante distintos niveles de escrutinios: leve, intermedio y estricto, según la importancia del derecho afectado, contribuyendo a fortalecer el análisis de proporcionalidad en el control judicial (Armenta, 2019).

Esta influencia combinada de los modelos europeo y estadounidense se proyectó hacia América Latina, donde distintos textos constitucionales incorporaron herramientas orientadas a controlar la razonabilidad de la actuación estatal y la restricción de posiciones jurídicas protegidas.

En Colombia, la Constitución Política de 1991 dio lugar a una reconfiguración profunda del orden jurídico al consolidar el Estado Social de Derecho y fortalecer la función de la Corte Constitucional en la garantía de los derechos. En ese marco, se acogió el juicio integrado de proporcionalidad, estructura que articula los subcriterios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto con niveles de intensidad propios del modelo estadounidense (Armenta, 2019).

No obstante, la aplicación de este principio ha generado debates en torno a la seguridad jurídica, dado que su uso depende en gran medida de la argumentación judicial, lo que puede conducir a decisiones disímiles frente a situaciones semejantes.

En síntesis, el principio de proporcionalidad ha evolucionado desde una reflexión filosófica sobre los límites del poder hasta convertirse en un instrumento jurídico universal de control del poder público. En Colombia, su adopción ha permitido armonizar las tradiciones europeas y norteamericanas en un modelo propio; sin embargo, la eficacia real de este principio depende de su aplicación coherente por parte de las autoridades y jueces, pues una utilización inconsistente puede generar incertidumbre jurídica y afectar la confianza de los administrados en las decisiones

estatales, problemática que resulta especialmente sensible en el ámbito sancionatorio administrativo.

1.2. Proporcionalidad y derechos fundamentales

Desde sus fundamentos históricos y filosóficos, el principio de proporcionalidad ha extendido progresivamente su alcance hasta convertirse en un componente central de la dogmática constitucional contemporánea. Su relevancia radica en que opera como un mandato destinado a garantizar la vigencia material de los derechos fundamentales y a racionalizar la intervención del Estado.

Su consolidación guarda relación con el tránsito del modelo clásico del Estado de Derecho al Estado Constitucional, en el cual la validez de las decisiones públicas dejó de depender únicamente del procedimiento legislativo para supeditarse también a su conformidad material con la Constitución y la protección de los derechos fundamentales (Sánchez, 2007), superando así una concepción meramente formal de la legalidad.

Ese tránsito supuso el reconocimiento de la fuerza normativa directa de la Constitución y un mayor protagonismo de la función judicial en el control de las actuaciones estatales, permitiendo la consolidación de la proporcionalidad como la herramienta metodológica indispensable del Estado Social de Derecho para armonizar principios en tensión y exigir una justificación rigurosa cuando se restringen derechos.

En esta evolución resultan relevantes los aportes teóricos de Robert Alexy, quien sostiene que los derechos fundamentales se configuran como normas susceptibles de realización en distintos grados, lo que explica que puedan entrar en conflicto sin perder validez. La solución de estas tensiones exige recurrir a la ponderación, proceso que se estructura a través del juicio de proporcionalidad (Caminos, 2014).

Dicho juicio se compone de tres subprincipios: (i) la idoneidad exige que la medida contribuya efectivamente al fin constitucional perseguido; (ii) la necesidad obliga a elegir el medio menos restrictivo entre las alternativas igualmente eficaces; y (iii) la proporcionalidad en sentido estricto supone ponderar si el beneficio obtenido justifica la intensidad de la afectación al derecho comprometido, evitando que el ciudadano soporte cargas excesivas en relación con el interés

protegido (Barnes, 1994). Estos criterios permiten verificar la legitimidad constitucional de las intervenciones estatales.

Pese a su amplia aceptación, la concepción alexiana de la proporcionalidad ha dado lugar a importantes debates doctrinales, particularmente en torno al alcance de la ponderación y a los riesgos que esta puede generar para la estabilidad de los derechos.

Entre las críticas más influyentes se encuentran las formuladas por Habermas, quien advierte que una ponderación excesiva podría debilitar la fuerza normativa de los derechos, mientras que García Amado sostiene que el proceso puede encubrir decisiones discrecionales bajo apariencia técnica (Portocarrero, 2016).

Frente a estas críticas, la doctrina ha elaborado mecanismos orientados a reforzar la racionalidad del juicio de proporcionalidad. Entre ellos se destaca el uso sistemático del precedente y de las denominadas “cadenas de casos”, que permiten graduar la intensidad de las restricciones y el peso relativo de los derechos en conflicto, reduciendo así el margen de subjetividad. A esto se suma el proceso de especificación progresiva de los principios mediante las reglas que resultan de las ponderaciones previas, lo que introduce estabilidad, coherencia y previsibilidad en el razonamiento judicial (Clérico, 2012).

En este marco, adquiere relevancia la noción del núcleo indisponible de los derechos, entendido como aquella parte que no puede ser sacrificado. La proporcionalidad opera únicamente sobre las áreas periféricas del derecho, mientras que el núcleo esencial permanece inmune a cualquier restricción. De este modo, lejos de promover un debilitamiento general de los derechos fundamentales, la proporcionalidad contribuye a garantizar que las limitaciones sean justificadas, razonables y estrictamente necesarias, reforzando los ideales del Estado Social de Derecho: control del poder, transparencia argumentativa y garantía sustancial de la dignidad humana (Pino, 2017).

En Colombia, la Constitución de 1991 afianzó este modelo al robustecer la tutela judicial de las garantías fundamentales a través de la acción de tutela y del control constitucional, situando el juicio de proporcionalidad como un parámetro central para valorar la legitimidad de las restricciones impuestas al poder público. En esa medida, esta exigencia supera su condición de simple técnica de control y pasa a configurar un referente estructural del Estado Social de Derecho,

encaminado a exigir que toda intervención estatal respete el núcleo esencial de los derechos y se funde en razones susceptibles de verificación constitucional.

Desde esta perspectiva, se sostiene que su relevancia no radica únicamente en su valor teórico, sino en su capacidad para orientar decisiones administrativas y judiciales coherentes y previsibles. La ausencia de criterios uniformes en su aplicación genera incertidumbre jurídica e impactos desiguales para los administrados, lo que hace indispensable su utilización bajo estándares argumentativos consistentes, especialmente en el ámbito sancionador y en sectores regulados como el transporte.

1.3. La proporcionalidad en el derecho administrativo

Dentro del derecho administrativo, la proporcionalidad opera como una garantía estructural del Estado Social de Derecho y, al mismo tiempo, como límite al ejercicio del poder público. Su función consiste en orientar la actuación administrativa y servir como parámetro de control judicial, de modo que toda intervención estatal que afecte derechos o intereses legítimos responda a fines constitucionalmente válidos y se mantenga dentro de márgenes razonables. Aunque inicialmente se aplicó en el Derecho de policía y en el ámbito sancionatorio, su alcance se ha ampliado progresivamente, lo que ha permitido su aplicación en escenarios donde resulta necesario armonizar principios y bienes jurídicos en tensión mediante un razonamiento estructurado.

En esta ampliación progresiva de su alcance, la doctrina ha señalado que la proporcionalidad actúa en dos planos complementarios: en el plano abstracto orienta la configuración normativa y la estructuración general de las decisiones administrativas, mientras que en el plano concreto permite valorar si, en cada caso, la medida adoptada respeta los estándares constitucionales. De este modo, el principio opera tanto de forma preventiva, al guiar la actuación administrativa, como de forma posterior, cuando el juez contencioso evalúa la razonabilidad de la decisión adoptada (González, 1998).

Bajo esta misma lógica, la proporcionalidad se convierte en un mecanismo esencial para racionalizar la discrecionalidad administrativa. Cuando el ordenamiento otorga varias opciones legítimas, la autoridad debe seleccionar la alternativa que optimice los principios en juego y cause la menor afectación posible a los derechos del administrado. Este imperativo de racionalización alcanza su máxima exigencia y su expresión más paradigmática en el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración, donde el uso del test de idoneidad, necesidad y

proporcionalidad en sentido estricto permite transformar la discrecionalidad en un juicio jurídico controlable y evita decisiones arbitrarias (Castellanos, 2025).

En coherencia con lo anterior, la dosimetría de la sanción exige que la autoridad motive adecuadamente el grado de severidad escogido, ponderando factores como la intencionalidad de la conducta, la magnitud del daño o riesgo generado, el beneficio obtenido, la reincidencia y la afectación al interés general. La jurisprudencia ha reiterado que decisiones automáticas, estandarizadas o carentes de razonabilidad material resultan inválidas por desconocer el deber de motivación. Esto se proyecta especialmente en las sanciones graduables, donde la Administración debe justificar la intensidad concreta elegida; distinto ocurre con las sanciones de cuantía fija, en las cuales el juicio de proporcionalidad se presume incorporado por el legislador y su cuestionamiento corresponde a la jurisdicción constitucional (Escudero, 2007).

El principio también se proyecta a otros ámbitos administrativos, como la ejecución forzosa, en la que debe escogerse el medio menos lesivo para el administrado, y al control de igualdad y organización territorial, donde cualquier intervención debe justificar adecuadamente la afectación generada frente al fin perseguido (Jiménez, 2009). Asimismo, incide en la actividad normativa y de planificación administrativa, ámbitos en los cuales deben asegurarse restricciones y cargas compatibles con un equilibrio razonable entre legalidad, interés público y seguridad jurídica.

Desde la perspectiva de esta investigación, la aplicación del principio en el ámbito administrativo colombiano aún presenta desafíos, pues con frecuencia se invoca de manera formal sin evidenciar un verdadero ejercicio de ponderación. En materia sancionatoria ello puede traducirse en decisiones que, aunque legales, no siempre reflejan una valoración individualizada del caso, afectando la seguridad jurídica y la confianza de los administrados. Por ello, resulta necesario fortalecer la exigencia de una motivación sustancial que evidencie su aplicación real, de modo que el juicio de proporcionalidad opere como una garantía efectiva y no como una fórmula argumentativa meramente retórica.

En suma, el principio de proporcionalidad exige un razonamiento estructurado que garantice que la actuación estatal persiga fines constitucionales y afecte en la menor medida posible los derechos de los administrados, convirtiendo la discrecionalidad administrativa en una facultad controlable y reforzando la legitimidad del poder público. De ahí que su aplicación en la

potestad sancionadora administrativa incide directamente en la seguridad jurídica y en la distribución equitativa de las cargas regulatorias en el sector transporte, aspectos cuyo análisis se desarrolla en los apartados siguientes.

1.4. Fundamento normativo de la proporcionalidad

1.4.1. Marco constitucional

En el orden constitucional colombiano, la potestad sancionadora del Estado se encuentra sometida a límites que exigen que toda restricción de derechos en sede administrativa responda a criterios de proporcionalidad, principio que, aunque no está expresamente consagrado, se deriva del Estado Social de Derecho y del sistema de garantías constitucionales.

Bajo esta óptica, el fundamento constitucional de la proporcionalidad como límite al poder sancionador puede derivarse de los artículos 1 y 2 de la Constitución Política de Colombia (1991), que orientan el ejercicio del poder público hacia el respeto de la dignidad humana y la consecución de fines legítimos. Del mismo modo, el principio de igualdad (art. 13) exige la imposición de sanciones con criterios objetivos y razonables, mientras que el debido proceso (art. 29) impone una correspondencia entre la conducta investigada y la respuesta estatal, evitando sanciones excesivas.

A ello se suman los mandatos que, conforme al artículo 209, orientan la función administrativa y refuerzan la exigencia de decisiones objetivas, imparciales y materialmente justas, lo que implica mantener una relación racional entre los hechos, la finalidad de la intervención y la sanción impuesta.

Así pues, la Constitución establece límites materiales al ejercicio de la potestad sancionadora, orientados a evitar decisiones arbitrarias y a garantizar la proporcionalidad de las sanciones.

1.4.2. Ley 1437 de 2011

En el plano procedimental y contencioso-administrativo, la Ley 1437 de 2011 (CPACA) desarrolla los límites constitucionales aplicables al ejercicio de la potestad sancionadora, concretando el principio de proporcionalidad en la adopción, motivación y control judicial de las decisiones administrativas.

En particular, el artículo 3 dispone que las actuaciones administrativas deben ajustarse a este principio, lo que exige que toda sanción sea adecuada, necesaria y equilibrada frente a la conducta investigada.

El artículo 50 concreta esta exigencia al ordenar que la autoridad valore factores como el daño o peligro causado, el beneficio económico obtenido, la reincidencia y la conducta del investigado, de manera que la sanción se determine conforme a las particularidades de cada caso.

De este modo, la proporcionalidad se proyecta en el deber de motivación y en el control judicial de las decisiones sancionatorias, facultando al juez contencioso administrativo para revisar su proporcionalidad.

1.4.3. Normatividad sectorial en materia de transporte

Dentro del sector transporte, la potestad sancionadora reviste especial importancia, en la medida en que su regulación establece obligaciones para los operadores y habilita la intervención administrativa frente a su incumplimiento, la cual debe sujetarse a los principios del derecho administrativo sancionador, concretamente al de proporcionalidad.

En este contexto, la Ley 105 de 1993 estructura el Sistema Nacional de Transporte y establece los parámetros generales de intervención estatal sobre una actividad sometida a regulación y control. Por su parte, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015 establecen el marco normativo del servicio y las obligaciones cuyo incumplimiento puede dar lugar a sanciones administrativas graduadas según la gravedad de la conducta.

A su vez, el Decreto 2409 de 2018, complementado por el Decreto 431 de 2017, delimita las competencias de supervisión y control atribuidas a la Superintendencia de Transporte, orientando el ejercicio de la potestad sancionadora conforme a los elementos propios del caso.

Por consiguiente, la Superintendencia de Transporte debe motivar y dosificar las sanciones con base en la entidad de la conducta y en los elementos propios de la infracción, de suerte que la reacción administrativa resulte coherente con la protección del servicio público y la seguridad de los usuarios.

1.4.4. Marco jurisprudencial de la proporcionalidad en la potestad sancionadora

La Corte Constitucional ha consolidado la proporcionalidad como un límite al ejercicio de la potestad sancionadora. En la Sentencia C-211 de 2024, precisó que toda sanción debe ser adecuada, necesaria y razonable frente a la gravedad de la conducta y la finalidad perseguida, evitando restricciones o cargas excesivas.

Para verificar si una medida cumple estas exigencias, la Corte ha desarrollado el juicio integrado de proporcionalidad, metodología que combina distintos niveles de escrutinio: leve, intermedio y estricto, según la naturaleza de la medida y la intensidad de la afectación de los derechos comprometidos. Este análisis se estructura en tres subprincipios: idoneidad, que exige que la medida sea apta para alcanzar el fin perseguido; necesidad, que implica comprobar la inexistencia de alternativas menos lesivas e igualmente eficaces; y proporcionalidad en sentido estricto, que requiere ponderar si los beneficios obtenidos justifican las cargas o restricciones impuestas (Corte Constitucional, Sentencia C-673 de 2001).

En consecuencia, la proporcionalidad no se satisface únicamente porque la sanción esté prevista en la ley, sino porque exista una relación razonable entre la finalidad perseguida, la conducta sancionada y la intensidad de la consecuencia jurídica. En materia administrativa sancionadora, ello exige que la autoridad motive adecuadamente la decisión y justifique la adecuación, necesidad y razonabilidad de la medida frente a las circunstancias concretas del caso.

De igual manera, en la Sentencia C-397 de 2024, la Corte reafirmó que los principios de legalidad y tipicidad exigen normas claras y precisas que permitan al administrado conocer las conductas sancionables y sus consecuencias jurídicas, presupuesto indispensable para garantizar la proporcionalidad y la seguridad jurídica. Esta posición fue complementada en la Sentencia C-044 de 2023, donde se concluyó que la validez de la potestad sancionadora requiere precisión normativa y una valoración contextual de cada caso concreto.

Por su parte, el Consejo de Estado, en las sentencias 68001-23-33-000-2014-00656-01 (2021) y 76001-23-31-000-2012-00510-01 (2024), ha desarrollado la dosimetría sancionatoria como manifestación del principio de proporcionalidad, exigiendo a la autoridad ponderar factores como la gravedad de la infracción, la reincidencia y los efectos generados sobre terceros.

Aunque estos criterios jurisprudenciales no provienen exclusivamente del sector transporte, son aplicables a este ámbito en virtud de los principios generales del derecho administrativo sancionador. Por ello, las autoridades deben motivar adecuadamente sus decisiones y justificar la correspondencia entre la conducta investigada y la sanción impuesta, aspectos que serán analizados en la práctica administrativa del sector transporte.

Capítulo II. La potestad sancionadora en la Superintendencia de Transporte

2.1. Naturaleza jurídica, funciones y atribuciones de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte es una entidad descentralizada del orden nacional, de naturaleza técnica, con personería jurídica y autonomía administrativa, financiera y presupuestal, vinculada al Ministerio de Transporte (Decreto 2409 de 2018, art. 3). Desde esa configuración orgánica, actúa como instrumento institucional mediante el cual el Presidente de la República ejerce funciones de supervisión y control en materia de tránsito, transporte e infraestructura, como manifestación del poder de intervención del Estado en un sector estratégico (art. 4).

Con fundamento en esa naturaleza jurídica, la entidad ejerce una supervisión integral sobre el desarrollo del servicio público de transporte, así como sobre actividades vinculadas con puertos, concesiones, infraestructura y servicios conexos, verificando el cumplimiento del régimen jurídico por parte de los sujetos vigilados (art. 5). Esta supervisión comprende no solo aspectos formales, sino también condiciones jurídicas, contables, económicas y administrativas de los actores del sector.

Para el ejercicio de esas funciones, la entidad dispone de facultades como la realización de visitas administrativas, la solicitud de información, la toma de declaraciones y la práctica probatoria. Con base en estas actuaciones, cuando se advierten presuntos incumplimientos, adelanta las actuaciones administrativas correspondientes, determina la existencia de infracciones e impone las sanciones previstas en el ordenamiento jurídico. Asimismo, puede ordenar el cumplimiento de sus instrucciones, exigir la adopción de planes de mejoramiento y decretar medidas preventivas o provisionales orientadas a garantizar la continuidad, seguridad y legalidad del servicio (art. 5).

En lo relativo a su competencia, esta se proyecta sobre los sujetos sometidos a supervisión nacional, entre ellos los prestadores del servicio público de transporte en sus distintos sectores, los

operadores portuarios y los concesionarios de infraestructura vial, aeroportuaria y férrea, y se orienta también a la garantía de los derechos de los usuarios. No obstante, su potestad sancionadora se encuentra delimitada por el reparto constitucional y legal de funciones, de manera que no ejerce vigilancia ni control sobre el transporte público terrestre colectivo municipal o distrital, ni sobre el servicio individual tipo taxi o el transporte escolar prestado en vehículos particulares, competencias atribuidas a las autoridades territoriales.

De acuerdo con este diseño institucional, la entidad distribuye sus funciones mediante dependencias especializadas. En el ámbito terrestre, la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor desarrolla labores de supervisión y control y, dentro de su estructura, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre constituye la dependencia competente para iniciar y resolver, en primera instancia, los procedimientos administrativos por presuntas infracciones al régimen aplicable. En ejercicio de tales atribuciones, evalúa la información obtenida en las actuaciones de control, determina la procedencia de iniciar investigaciones, practica pruebas con observancia del debido proceso y adopta las decisiones correspondientes, pudiendo imponer sanciones, ordenar la corrección de conductas irregulares, decretar medidas preventivas y decidir los recursos de reposición formulados contra sus decisiones (Decreto 2409 de 2018, art. 22).

En otras palabras, la potestad sancionadora de la Superintendencia de Transporte se configura como una manifestación de sus competencias de supervisión y control, ejercida dentro de los límites legales y los postulados rectores del derecho administrativo sancionador, lo que implica que su ejercicio debe someterse a los estándares de legalidad, razonabilidad y proporcionalidad que garanticen los derechos de los administrados.

2.2. Procedimiento administrativo sancionatorio

El procedimiento sancionatorio adelantado por la Superintendencia de Transporte es el cauce a través del cual la administración ejerce su potestad sancionadora frente a la eventual infracción del régimen aplicable al sector transporte. Su estructura normativa responde a un esquema mixto, en el que concurren disposiciones especiales del sector y reglas generales del derecho administrativo sancionador.

En esta materia, la Ley 336 de 1996 define el régimen de infracciones y sanciones aplicable al sector y prevé, para el transporte terrestre, multas entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes (art. 46). La amplitud de ese rango evidencia un margen relevante de apreciación administrativa al momento de individualizar la sanción, lo que exige analizar los límites materiales de dicha potestad desde la perspectiva de la proporcionalidad. Por su parte, la Ley 1437 de 2011 dispone que los procedimientos sancionatorios no regulados integralmente por normas especiales se sujetan a sus reglas generales (art. 47), asegurando el respeto de los principios de legalidad y debido proceso.

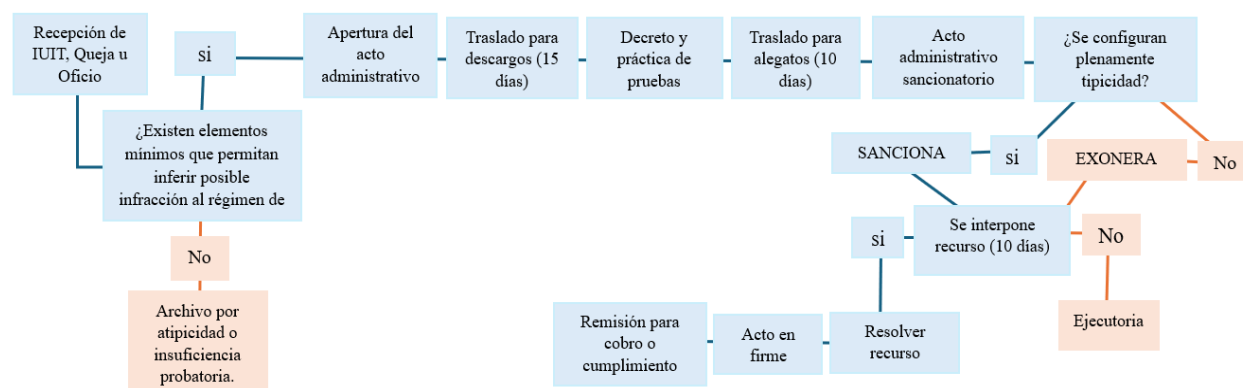
Dentro de ese marco, la actuación administrativa se desarrolla en etapas que comprenden la formulación de cargos, el ejercicio de garantías de contradicción y defensa, el desarrollo de la actividad probatoria, la formulación de alegaciones y la adopción de una decisión de fondo, etapas que constituyen garantías esenciales para sustentar la decisión en hechos debidamente acreditados y asegurar la participación efectiva del investigado.

En particular, el artículo 49 del CPACA establece el contenido mínimo del acto administrativo sancionatorio, que debe incluir la individualización del responsable, la valoración de los hechos y del material probatorio, la individualización de las disposiciones presuntamente vulneradas y la fundamentación de la decisión. En esa misma línea, el artículo 50 fija criterios de graduación como el daño o peligro generado, el beneficio económico obtenido, la reincidencia o el grado de diligencia del infractor. Tales parámetros operan como límites jurídicos a la discrecionalidad administrativa y concretan la exigencia de proporcionalidad al momento de fijar la sanción.

Por último, el régimen de recursos previsto en el CPACA permite la revisión de la decisión adoptada como mecanismo de control interno de legalidad y proporcionalidad. Esta estructura procedimental se sintetiza en el siguiente esquema, que permite visualizar sus etapas, garantías y posibles resultados:

Figura 1

Diagrama del procedimiento administrativo sancionatorio



Nota: Elaboración propia

El esquema anterior evidencia que el procedimiento sancionatorio trasciende la mera sucesión formal de etapas, pues la autoridad no solo debe acreditar la adecuación típica de la conducta investigada, sino también justificar la cuantía de la multa dentro del rango legal aplicable; en consecuencia, la falta de motivación suficiente sobre su determinación puede comprometer la validez del acto administrativo por inobservancia de la exigencia de proporcionalidad al dosificar la sanción.

Capítulo III: Proporcionalidad en actos sancionatorios de la Superintendencia de Transporte (2022–2025)

La proporcionalidad en el ámbito administrativo sancionador no puede limitarse a un examen estrictamente normativo o doctrinal, sino que requiere analizar su aplicación concreta en la práctica administrativa. En este aspecto, se examinaron 16 actos administrativos sancionatorios expedidos por la Superintendencia de Transporte entre los años 2022 y 2025, distribuidos de manera equilibrada entre los cuatro años con el propósito de identificar los criterios utilizados en la dosificación de las sanciones y evaluar si la motivación de esos actos da cuenta de una aplicación sustancial de este principio en el sector transporte.

Con el fin de sistematizar la información recopilada en los actos examinados, se diseñó una matriz de análisis orientada a ordenar las variables relevantes del estudio. A partir de este instrumento, se definieron diversas categorías analíticas vinculadas con la caracterización de los casos, la dosimetría sancionatoria, la incorporación de criterios de proporcionalidad, la incidencia sobre la seguridad jurídica en la motivación de los actos y el impacto económico de las sanciones sobre las empresas investigadas. Estas categorías permiten examinar no solo la cuantía de las

sanciones impuestas, sino también la estructura argumentativa que sustenta las decisiones administrativas. En primer término, se exponen los datos generales de los casos objeto de estudio.

Tabla 1.

Caracterización de los actos administrativos sancionatorios analizados

CASO	RESOLUCIÓN	AÑO	FUENTE	MODALIDAD	HUBO RECURSO
CASO 1	1398	2022	ABIERTA	CARGA	NO
CASO 2	1744	2022	IUIT	PASAJEROS POR CARRETERA	SI
CASO 3	2486	2022	IUIT	PASAJEROS POR CARRETERA	SI
CASO 4	4113	2022	IUIT	PASAJEROS POR CARRETERA	SI
CASO 5	1699	2023	IUIT	ESPECIAL	SI
CASO 6	1996	2023	IUIT	PASAJEROS POR CARRETERA	NO
CASO 7	2103	2023	IUIT	ESPECIAL	SI
CASO 8	7723	2023	IUIT	ESPECIAL	SI
CASO 9	0883	2024	IUIT	ESPECIAL	NO
CASO 10	2569	2024	IUIT	CARGA	NO
CASO 11	1596	2024	IUIT	PASAJEROS POR CARRETERA	NO
CASO 12	1845	2024	IUIT	ESPECIAL	SI
CASO 13	545	2025	IUIT	ESPECIAL	NO
CASO 14	19211	2025	IUIT	CARGA	NO
CASO 15	95	2025	IUIT	PASAJEROS POR CARRETERA	NO
CASO 16	13060	2025	IUIT	ESPECIAL	NO

La Tabla 1 sintetiza la información general de los actos administrativos sancionatorios analizados, considerando variables como el año de expedición, la fuente de inicio del

procedimiento, la modalidad de transporte involucrada y la interposición de recursos administrativos.

El análisis permite advertir que la mayoría de los procedimientos sancionatorios se originan en Informes Únicos de Infracción al Transporte (IUIT), lo que evidencia la importancia de los mecanismos institucionales de reporte en la activación de la potestad sancionadora de la Superintendencia de Transporte. Asimismo, se observa una mayor presencia de casos relacionados con el transporte especial y el transporte de pasajeros por carretera, mientras que la modalidad de carga aparece con menor frecuencia dentro del conjunto analizado. Finalmente, en varios de los expedientes examinados no se interpusieron recursos administrativos contra las decisiones sancionatorias, circunstancia que resulta relevante para analizar el alcance de la motivación administrativa y su relación con la seguridad jurídica de los administrados.

Esta caracterización inicial permite contextualizar el análisis posterior sobre la forma en que la autoridad administrativa determina la cuantía de las sanciones. La dosimetría sancionatoria constituye un eje central para valorar cómo se concreta la proporcionalidad en el ámbito administrativo sancionador, en la medida en que permite examinar si la graduación de las multas responde a parámetros objetivos vinculados con la entidad de la conducta, los elementos particulares del asunto y los fines de la potestad sancionadora.

Tabla 2.

Dosimetría de las sanciones administrativas en los actos analizados

CASO	MULTA IMPUESTA (COP)	MÁXIMO PERMITIDO	% FRENTE AL MÁXIMO LEGAL	UBICACIÓN DENTRO DEL RANGO
CASO 1	\$ 87.780.300	700 SMLMV	13%	BAJA
CASO 2	\$ 31.426.000	700 SMLMV	4%	BAJO
CASO 3	\$ 75.428.000	700 SMLMV	11%	BAJO
CASO 4	\$ 152.901.000	700 SMLMV	2%	BAJO
CASO 5	\$ 15.901.000	700 SMLMV	2%	BAJO
CASO 6	\$ 1.748.000	700 SMLMV	0%	BAJO
CASO 7	\$ 14.599.000	700 SMLMV	2%	BAJO
CASO 8	\$ 1.852.000	700 SMLMV	0%	BAJO

CASO 9	\$ 96.869.400	700 SMLMV	11%	BAJO
CASO 10	\$ 1.960.200	700 SMLMV	0%	BAJO
CASO 11	\$ 1.960.200	700 SMLMV	0%	BAJO
CASO 12	\$ 12.703.200	700 SMLMV	1%	BAJO
CASO 13	\$ 4.314.600	700 SMLMV	0%	BAJO
CASO 14	\$ 6.466.740	700 SMLMV	0%	BAJO
CASO 15	\$ 2.157.300	700 SMLMV	1%	BAJO
CASO 16	\$ 4.325.600	700 SMLMV	0%	BAJO

Nota: La ubicación dentro del rango se determinó con base en la proporción de la multa frente al máximo legal de 700 SMLMV

Del examen de los datos sistematizados en la Tabla 2 se advierte que, en todos los casos analizados, las multas se ubican en los niveles inferiores del rango sancionatorio previsto por la normativa vigente, cuyo límite máximo corresponde a 700 SMLMV. En términos porcentuales, las sanciones impuestas representan valores relativamente bajos frente a este máximo legal, con proporciones que oscilan entre el 0 % y el 13 %. Este patrón evidencia una utilización limitada del margen sancionatorio disponible por parte de la autoridad administrativa.

Esta tendencia evidencia que la Superintendencia de Transporte ejerce su potestad sancionadora dentro de un margen restringido del rango legal, lo que, si bien puede interpretarse como una práctica de moderación, también pone en cuestión la existencia de criterios claros y consistentes para la individualización de las sanciones.

En efecto, la distancia existente entre las sanciones efectivamente impuestas y el máximo legal sugiere la necesidad de examinar con mayor detalle la motivación contenida en los actos administrativos, con el fin de establecer si la cuantía sancionatoria fue fijada a partir de un juicio individualizado del caso o si, por el contrario, obedece a criterios aplicados de manera reiterada. Esta cuestión adquiere especial importancia desde la perspectiva de la proporcionalidad, pues la sanción administrativa debe guardar correspondencia con la entidad de la conducta y con los elementos concretos del caso.

Para profundizar en este punto, resulta necesario examinar la motivación contenida en los actos administrativos sancionatorios, con el fin de establecer si, en sede administrativa sancionadora, la autoridad ofrece una justificación suficiente de la dosificación de la sanción

mediante la valoración razonada de factores como la gravedad de la conducta, el daño o peligro generado, el grado de diligencia del infractor o la eventual obtención de beneficios derivados de la infracción.

Tabla 3.

Aplicación de criterios de proporcionalidad en la motivación de los actos administrativos sancionatorios

CASO	EXISTE DOSIFICACIÓN	CRITERIOS INVOCADOS	NIVEL ARGUMENTATIVO
CASO 1	SI	Daño o peligro generado	Desarrollo concreto y vinculado a hechos probados
CASO 2	SI	Grado de prudencia y diligencia / Gravedad de la falta	Desarrollo concreto y vinculado a hechos probados
CASO 3	SI	Gravedad de la falta / Daño o peligro generado / Beneficio económico / Reincidencia / Resistencia, negativa u obstrucción / Grado de prudencia y diligencia / Renuencia o desacato en el cumplimiento	Desarrollo concreto y vinculado a hechos probados
CASO 4	SI	Gravedad de la falta / Resistencia, negativa u obstrucción / Grado de prudencia y diligencia	Desarrollo parcial
CASO 5	SI	Gravedad de la falta / Daño o peligro generado / Beneficio económico / Reincidencia / Resistencia, negativa u obstrucción / Utilización de medios fraudulentos / Grado de prudencia y diligencia / Renuencia o desacato en el cumplimiento / Reconocimiento o aceptación expresa	Desarrollo parcial
CASO 6	SI	Gravedad de la falta / Resistencia, negativa u obstrucción / Grado de prudencia y diligencia	Desarrollo parcial
CASO 7	SI	Gravedad de la falta / Resistencia, negativa u obstrucción / Grado de prudencia y diligencia	Desarrollo parcial
CASO 8	SI	Grado de prudencia y diligencia	Desarrollo concreto y vinculado a hechos probados
CASO 9	SI	Gravedad de la falta / Grado de prudencia y diligencia	Desarrollo parcial

CASO 10	SI	Grado de prudencia y diligencia /Reconocimiento o aceptación expresa	Desarrollo parcial
CASO 11	SI	Gravedad de la falta /Daño o peligro generado / Beneficio económico / Reincidencia / Resistencia, negativa u obstrucción / Utilización de medios fraudulentos / Grado de prudencia y diligencia / Renuencia o desacato en el cumplimiento / Reconocimiento o aceptación expresa	Meramente enunciativo
CASO 12	SI	Grado de prudencia y diligencia / Reconocimiento o aceptación expresa	Desarrollo parcial
CASO 13	SI	Grado de prudencia y diligencia / Reconocimiento o aceptación expresa	Desarrollo parcial
CASO 14	SI	Gravedad de la falta / Daño o peligro generado / Beneficio económico / Reincidencia / Resistencia, negativa u obstrucción / Utilización de medios fraudulentos / Grado de prudencia y diligencia / Renuencia o desacato en el cumplimiento / Reconocimiento o aceptación expresa	Meramente enunciativo
CASO 15	SI	Daño o peligro generado / Grado de prudencia y diligencia / Reconocimiento o aceptación expresa	Desarrollo parcial
CASO 16	SI	Daño o peligro generado / Grado de prudencia y diligencia / Reconocimiento o aceptación expresa	Desarrollo parcial

Nota: Los criterios consignados corresponden a la formulación empleada por la autoridad en los actos revisados

La Tabla 3 presenta la sistematización de los criterios de dosificación identificados en los actos administrativos analizados y el nivel de desarrollo argumentativo con el que dichos criterios son incorporados en la motivación de las decisiones.

El análisis permite advertir que, en todos los actos administrativos examinados, la autoridad administrativa hace referencia a la existencia de criterios de graduación de la sanción. No obstante, se identifican contrastes significativos en la densidad argumentativa con la que tales consideraciones son desarrolladas. Mientras en algunos casos la autoridad establece una relación clara entre los criterios invocados y los hechos probados en el expediente, en otros la motivación se limita a mencionar dichos factores de manera general o meramente enunciativa.

En particular, los criterios que aparecen con mayor frecuencia en la motivación de las decisiones corresponden a la intensidad de la conducta, el grado de prudencia y diligencia del infractor y el daño o peligro generado. Sin embargo, la sola mención formal de estos factores no siempre se acompaña de un análisis concreto que permita establecer de qué forma incidieron al momento de fijar la cuantía de la sanción.

Desde el enfoque del principio de proporcionalidad, esta situación resulta problemática, pues la simple enunciación de los criterios de dosificación no garantiza por sí misma una aplicación efectiva de este principio. Para que la motivación administrativa cumpla una función justificativa real, es necesario que la autoridad explique de qué manera dichos criterios se relacionan con las circunstancias específicas del caso y con la cuantía finalmente impuesta.

Esta insuficiencia en la motivación afecta de forma inmediata la previsibilidad de la actuación administrativa, ya que impide identificar con claridad la racionalidad de la decisión y reduce las posibilidades de verificar su ajuste al marco legal.

Con el fin de profundizar en este aspecto, la Tabla 4 presenta una evaluación de los actos administrativos analizados a partir de tres dimensiones: la previsibilidad de la decisión sancionatoria, su consistencia frente a otros casos similares y la existencia de un control explícito de proporcionalidad en la motivación administrativa.

Tabla 4.

Evaluación de la seguridad jurídica en la motivación de las sanciones administrativas

CASO	PREVISIBILIDAD	CONSISTENCIA EN OTROS CASOS	CONTROL DE PROPORCIONALIDAD
CASO 1	ALTA	CONSISTENTE	SI
CASO 2	ALTA	CONSISTENTE	SI
CASO 3	ALTA	CONSISTENTE	SI
CASO 4	MEDIA	CONSISTENTE	SI
CASO 5	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL
CASO 6	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL
CASO 7	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL
CASO 8	ALTA	CONSISTENTE	SI
CASO 9	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL
CASO 10	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL

CASO 11	BAJA	INCONSISTENTE	NO
CASO 12	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL
CASO 13	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL
CASO 14	BAJA	INCONSISTENTE	NO
CASO 15	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL
CASO 16	MEDIA	PARCIAL	PARCIAL

Los resultados muestran que, aunque en algunos casos se observa un nivel alto de previsibilidad y consistencia en la argumentación utilizada por la autoridad administrativa, en una proporción significativa de los actos analizados la motivación presenta desarrollos parciales o inconsistentes. Esta situación puede dificultar la identificación de criterios claros en la graduación de las sanciones y limitar la posibilidad de que los administrados anticipen razonablemente las consecuencias jurídicas de sus conductas.

Desde el enfoque de la certeza jurídica, la consistencia en la motivación administrativa y el desarrollo explícito del control de proporcionalidad resultan elementos fundamentales para garantizar un ejercicio transparente y jurídicamente fundamentado de la potestad sancionadora.

En esta misma línea de análisis, es pertinente examinar el impacto económico de las sanciones sobre los sujetos sancionados, pues en materia administrativa sancionatoria, la proporcionalidad exige que la sanción no solo guarde adecuación con la entidad de la conducta, sino también razonabilidad respecto de la capacidad económica del administrado.

Con este propósito, la Tabla 5 presenta una aproximación al impacto económico de las sanciones analizadas mediante la comparación entre el valor de la multa impuesta y los activos totales reportados por las empresas sancionadas con base en los datos registrados en el Registro Único Empresarial y Social (RUES).

Tabla 5.

Impacto económico de las sanciones administrativas según la capacidad económica de las empresas sancionadas

CASO	TIPO DE EMPRESA (RUES)	ACTIVOS TOTALES - COP (RUES)	MULTA IMPUESTA (COP)	IMPACTO ECONÓMICO (%)	OBSERVACIONES
------	------------------------	------------------------------	----------------------	-----------------------	---------------

CASO 1	PEQUEÑA	4.676.583.906	87.780.300	2%	Impacto bajo (2% de activos); no obstante, al estar en liquidación, la sanción evidencia rigidez del régimen y posible afectación a acreedores.
CASO 2	MICROEMPRESA	40.150.000	31.426.000	78%	Impacto altamente gravoso (78%); compromete la estabilidad financiera y plantea dudas de proporcionalidad.
CASO 3	MICROEMPRESA	3.728.669.334	75.428.000	2%	Impacto bajo (2%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 4	MICROEMPRESA	8.268.638.507	15.901.000	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 5	MEDIANA	6.797.544.955	15.901.000	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 6	MICROEMPRESA	392.499.000	1.748.000	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 7	GRANDE	5.740.479.372	14.599.000	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 8	MICROEMPRESA	246.170.000	1.852.000	1%	Impacto bajo (1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 9	MICROEMPRESA	753.669.684	96.869.400	13%	Impacto significativo (13%); afecta de forma relevante la capacidad patrimonial.
CASO 10	MICROEMPRESA	914.833.814	1.960.200	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 11	MICROEMPRESA	344.697.000	1.960.200	1%	Impacto bajo (1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 12	MEDIANA	17.053.270.725	12.703.200	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 13	MICROEMPRESA	87.680.000	4.314.600	5%	Impacto moderado (5%); incidencia relevante sin comprometer la estabilidad económica.
CASO 14	MEDIANA	19.586.292.000	6.466.740	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 15	GRANDE	98.934.507.000	2.157.300	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.
CASO 16	PEQUEÑA	1.058.215.763	4.325.600	0%	Impacto bajo (<1%); sin afectación patrimonial significativa.

El análisis de esta información muestra que, en la mayoría de los casos, las multas representan menos del 1 % de los activos totales de las empresas sancionadas, lo que sugiere un impacto patrimonial relativamente reducido. Sin embargo, también se identifican algunos casos en los que la sanción alcanza proporciones considerablemente más altas, particularmente en empresas clasificadas como microempresas, donde la multa puede representar una fracción significativa de los recursos disponibles.

Este hallazgo demuestra que sanciones formalmente similares pueden generar efectos económicos sustancialmente distintos según la capacidad patrimonial del infractor, lo que evidencia un riesgo de desproporción material en la aplicación del régimen sancionatorio.

Desde la óptica de la proporcionalidad, estas diferencias sugieren la necesidad de considerar de manera más explícita la capacidad patrimonial del infractor en la motivación de las decisiones administrativas. La ausencia de este análisis puede conducir a resultados materialmente desproporcionados, especialmente cuando las sanciones afectan a empresas de menor tamaño cuya capacidad patrimonial es considerablemente más limitada.

3.1. Discusión jurídica de los resultados

El examen de los actos administrativos sancionatorios permite formular algunas consideraciones relevantes sobre la manera en que la Superintendencia de Transporte aplica la proporcionalidad al ejercer su potestad sancionadora.

En primer lugar, el análisis muestra que las sanciones examinadas se concentran de manera reiterada en el tramo inferior del rango legal, lo que refleja una tendencia hacia la imposición de multas formalmente moderadas. No obstante, ese dato, considerado aisladamente, no basta para demostrar una aplicación efectiva de la proporcionalidad, pues esta no depende únicamente del monto de la sanción, sino de una motivación capaz de justificar la correspondencia entre la entidad de la conducta, las particularidades del caso y la consecuencia finalmente impuesta.

En esta línea, el análisis de la motivación administrativa revela que, si bien los actos sancionatorios suelen invocar los factores de graduación contemplados en la normativa aplicable, en diversos casos tales criterios son incorporados de manera general o meramente enunciativa, sin un desarrollo argumentativo que permita establecer su incidencia concreta en la determinación de

la sanción. Esta práctica debilita la función justificativa de la motivación y restringe las posibilidades de control de legalidad de las decisiones administrativas.

De igual forma, el examen del impacto económico de las sanciones pone de manifiesto que la aplicación uniforme de determinados montos puede generar efectos sustancialmente distintos según la capacidad patrimonial de los sujetos sancionados. Desde la perspectiva de la proporcionalidad, ello evidencia la necesidad de incorporar de manera más explícita este criterio en la motivación de las decisiones, con el fin de evitar resultados materialmente desproporcionados.

En consecuencia, las principales deficiencias identificadas no se relacionan con la magnitud de las sanciones impuestas, sino con la insuficiencia de la motivación que sustenta su determinación. Esta debilidad argumentativa afecta la seguridad jurídica de los administrados y limita la verificación real de la legalidad de la actuación sancionadora.

A partir de estos hallazgos, resulta pertinente contrastar estas prácticas con otros modelos regulatorios del sector transporte en América Latina, particularmente el caso mexicano, con el propósito de identificar similitudes, diferencias y posibles líneas de mejora en la forma en que se incorpora la proporcionalidad y en sus efectos sobre la seguridad jurídica y en los impactos económicos del sistema sancionador.

Capítulo IV: Proporcionalidad sancionadora en el transporte: contraste entre Colombia y México

4.1. Régimen sancionador del transporte en México

En el sistema jurídico mexicano, la imposición de sanciones exige que la respuesta estatal guarde correspondencia con la gravedad de la conducta infractora y con los fines perseguidos por la norma, lo que excluye decisiones punitivas excesivas o carentes de razonabilidad (Sánchez, 2019). Esta exigencia adquiere relevancia constitucional a partir del conjunto de disposiciones interrelacionadas previstas en la Constitución mexicana de 1917, dentro de las cuales sobresalen la prohibición de multas excesivas (art. 22), las garantías del debido proceso (art. 14), el deber de fundamentación y motivación (art. 16), así como referencias específicas como la proporcionalidad tributaria (art. 31, fracción IV) y la habilitación de sanciones administrativas (art. 21).

En relación con este marco, los criterios jurisprudenciales de la Suprema Corte de Justicia de la Nación han consolidado un estándar según el cual una sanción pecuniaria resulta excesiva cuando es desproporcionada frente a la gravedad de la infracción o cuando el diseño normativo impide valorar las circunstancias particulares del caso. En este sentido, la proporcionalidad funciona como parámetro de control y demanda la individualización de la sanción con base en criterios como la gravedad del comportamiento, la reincidencia y la situación económica del infractor, y proscribire, en términos generales, la imposición de sanciones fijas (Soberanes, 2010; Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2011).

Por consiguiente, esta línea de desarrollo ha predominado en el ámbito jurisprudencial, aunque también se proyecta en ciertos regímenes sectoriales, como la Ley General de Responsabilidades Administrativas, que incorpora criterios más detallados de graduación, incluyendo variables como las condiciones socioeconómicas y la capacidad patrimonial del infractor.

En el plano administrativo, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo fija las bases aplicables al ejercicio de la potestad sancionadora, al prever un conjunto de medidas, asegurar un procedimiento previo con garantías de defensa y exigir la debida motivación de los actos administrativos con apoyo en elementos como el daño causado, la intencionalidad, la gravedad y la reincidencia. No obstante, este esquema presenta un desarrollo limitado en materia de proporcionalidad, en tanto no incorpora una metodología detallada de graduación ni criterios adicionales que permitan una valoración más integral del caso concreto.

Estas limitaciones adquieren especial relevancia en el sector del transporte terrestre, cuya determinación sancionatoria se encuentra regulada por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en articulación con el trámite establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. En este ámbito, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Autotransporte Federal, desarrolla labores de regulación, supervisión y control respecto del servicio, incluyendo la expedición de permisos y la verificación de las condiciones técnicas y jurídicas. En ese contexto, la autoridad administrativa debe asegurar garantías de audiencia y contradicción, el desarrollo de la actividad probatoria y la debida motivación de sus actos, lo que implica valorar las circunstancias específicas del caso para asegurar que la sanción resulte adecuada y justificada.

De este modo, la proporcionalidad actúa como un criterio estructural en materia administrativa sancionadora en México, bajo un modelo mixto con predominio jurisprudencial, en el que los estándares son definidos por la jurisdicción constitucional y complementados por la legislación sectorial, en el marco de un sistema federal que exige criterios uniformes para su aplicación. Por lo tanto, su efectividad depende tanto del diseño normativo como de la fundamentación de los actos administrativos, en particular en sectores regulados como el transporte, donde la individualización de la sanción resulta esencial para garantizar su legitimidad.

4.2. Comparación entre los modelos sancionadores de Colombia y México

El análisis comparado de los regímenes sancionadores de Colombia y México permite examinar las diferencias en la forma en que cada ordenamiento incorpora y concreta la proporcionalidad en el sector transporte. Este ejercicio resulta especialmente relevante no solo para evaluar la coherencia entre el diseño normativo y la motivación de las decisiones administrativas, sino también para analizar sus efectos en la distribución de las cargas económicas derivadas de las sanciones.

En esa línea, la forma en que se gradúan y justifican las sanciones administrativas puede incidir en la reducción o profundización de desigualdades económicas entre los sujetos sancionados, aspecto que se vincula directamente con los objetivos de equidad planteados en el marco del ODS 10. Así pues, el siguiente cuadro presenta una síntesis de los elementos estructurales y funcionales de ambos sistemas, con el fin de identificar sus principales convergencias y divergencias.

Tabla 6.

Comparación del régimen sancionador del transporte y de la proporcionalidad en Colombia y México

Criterio de análisis	Colombia	México
Modelo Institucional	Sistema centralizado: el Ministerio de Transporte formula la política, la Superintendencia de Transporte ejerce la inspección, vigilancia y control, y la Policía Nacional realiza el control en vía.	Sistema federal: la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes define la política, la Dirección General de Autotransporte Federal supervisa y la Guardia Nacional controla en carreteras federales.
Normativa sectorial sancionadora	Ley 336 de 1996	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Normativa procedimental administrativa	Ley 1437 de 2011 (CPACA)	Ley Federal de Procedimiento Administrativo
Fuente predominante de desarrollo de la proporcionalidad	Predominio normativo (CPACA), reforzado por decisiones constitucionales y contencioso-administrativas.	Desarrollo con marcada influencia jurisprudencial, en especial desde los criterios fijados por la Suprema Corte de Justicia de la Nación.
Función de la proporcionalidad en la potestad sancionadora	Orienta la motivación y la dosimetría de la sanción dentro del procedimiento administrativo.	Opera como parámetro para el examen de razonabilidad, particularmente por vía judicial.
Motivación y dosimetría sancionatoria	Puede presentar desarrollos limitados o enunciativos, lo que dificulta verificar su aplicación efectiva en algunos casos.	Exige una justificación expresa del monto sancionatorio, vinculada a la seriedad de la conducta y a las circunstancias del caso.
Individualización de la sanción	Se exige, pero su aplicación práctica puede ser irregular o estandarizada.	Constituye un criterio relevante en la jurisprudencia, ha invalidado esquemas que impiden individualizar la sanción.
Capacidad económica del infractor	No siempre se incorpora de forma sistemática en la práctica administrativa.	Es un criterio reconocido en la jurisprudencia para evaluar la proporcionalidad, aunque su aplicación puede variar según el caso.
Control judicial de las sanciones	Jurisdicción contencioso-administrativa (Consejo de Estado y tribunales administrativos).	Tribunales federales, bajo criterios desarrollados por la Suprema Corte de Justicia de la Nación.
Relación con la seguridad jurídica	La motivación insuficiente puede generar incertidumbre en los criterios aplicados.	La proporcionalidad fortalece la seguridad jurídica al limitar la arbitrariedad sancionadora.
Impacto económico de las sanciones	Puede generar efectos desiguales al no considerar de forma consistente la capacidad económica.	Busca evitar sanciones excesivas mediante la valoración de la capacidad económica del infractor.

El análisis comparativo permite advertir que, aunque Colombia y México reconocen la proporcionalidad como límite del poder sancionador, su desarrollo y aplicación difieren. En Colombia, el principio presenta una mayor estructuración normativa, especialmente a través del CPACA y se proyecta principalmente en la motivación y graduación de la sanción dentro del procedimiento administrativo. Sin embargo, el análisis empírico evidencia que, en varios casos, su aplicación resulta formal o insuficientemente desarrollada, lo que dificulta verificar un verdadero ejercicio de ponderación.

En contraste, en México su desarrollo ha dependido principalmente de la jurisprudencia constitucional, lo que ha fortalecido su uso como parámetro de razonabilidad en la revisión judicial

de las sanciones. En este contexto, la individualización de la sanción y la consideración de la capacidad patrimonial del infractor adquieren una mayor relevancia, permitiendo establecer límites más claros frente a medidas excesivas.

En consecuencia, mientras en Colombia la proporcionalidad se materializa principalmente en la motivación administrativa, en México su desarrollo se vincula de forma más estrecha al control jurisdiccional. Esta diferencia incide en términos de seguridad jurídica y distribución de las cargas económicas derivadas de las sanciones, pues la ausencia de una motivación sustancial puede generar efectos desproporcionados frente a la capacidad económica de los administrados.

Bajo este enfoque, la incorporación de la proporcionalidad puede contribuir a mitigar o profundizar desigualdades económicas, lo que resulta relevante a la luz del ODS 10. Por ello, su eficacia no depende solo de su consagración normativa, sino de su aplicación real mediante estándares argumentativos rigurosos que garanticen decisiones sancionatorias materialmente justas.

4.3. Proporcionalidad sancionatoria y desigualdad económica en el sector transporte

A partir de las diferencias identificadas en la forma en que Colombia y México estructuran y aplican el principio de proporcionalidad en materia sancionatoria, resulta pertinente examinar sus implicaciones en la distribución de las cargas económicas derivadas de las sanciones administrativas en el sector transporte. En particular, el contraste entre una aplicación predominantemente administrativa y otra con mayor desarrollo jurisprudencial permite analizar si estos modelos inciden en la generación o mitigación de desigualdades económicas entre los sujetos sancionados.

Para ello, resulta necesario descender al plano empírico y analizar el efecto concreto de las sanciones. En este punto, se observa que las sanciones no producen resultados uniformes sobre las empresas del sector de transporte; más bien, su impacto económico varía en función de la capacidad patrimonial de cada una, de modo que sanciones de cuantía similar pueden representar una carga marginal para algunas, mientras que para las micro y pequeñas empresas pueden comprometer su estabilidad financiera e incluso su permanencia en el mercado. Esto pone de manifiesto que la aplicación de sanciones bajo criterios uniformes puede generar efectos materialmente desiguales, aun cuando formalmente se ajusten al marco legal.

Esta problemática adquiere especial relevancia a la luz del Objetivo de Desarrollo Sostenible 10 (ODS 10), orientado a la reducción de las desigualdades. Este objetivo promueve la inclusión económica y social, así como la disminución de desigualdades en los resultados, mediante la adopción de medidas que eviten cargas desproporcionadas sobre quienes se encuentran en condiciones de mayor vulnerabilidad económica. Asimismo, se articula con el pilar de la prosperidad de la Agenda 2030 y parte de la premisa de que la reducción de las desigualdades no constituye únicamente una exigencia de justicia social y derechos humanos, sino también una condición necesaria para el crecimiento económico sostenible, la estabilidad social y la superación de la pobreza. (Naciones Unidas, s.f.).

Dentro de las metas que integran el ODS 10, la meta 10.3 guarda una relación particularmente estrecha con el objeto de la investigación, pues busca garantizar la igualdad de oportunidades y reducir las desigualdades de resultado mediante la eliminación de prácticas discriminatorias (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2021). Desde esta perspectiva, la imposición de sanciones administrativas no debe convertirse en un mecanismo que profundice las diferencias económicas existentes entre los sujetos regulados. Por el contrario, la actuación sancionadora debe orientarse por criterios de razonabilidad y proporcionalidad que permitan evitar cargas excesivas o injustificadas sobre quienes cuentan con menor capacidad económica.

Este análisis resulta especialmente relevante en el escenario posterior a la pandemia de COVID-19, período en el que se han acentuado las brechas económicas. De acuerdo con el Informe relativo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, parte de los progresos en materia de reducción de desigualdades se vieron parcialmente revertidos como consecuencia de la crisis sanitaria, afectando de manera más intensa a los sectores con menor capacidad económica (Naciones Unidas, 2023). En este escenario, la imposición de sanciones administrativas puede incidir directamente en la estabilidad económica de los actores más vulnerables del sector transporte.

Bajo esta perspectiva, el principio de proporcionalidad adquiere una dimensión que trasciende el control de legalidad de la actuación administrativa. Su aplicación efectiva permite ajustar la respuesta sancionatoria a las circunstancias particulares del caso y evitar efectos excesivos o inequitativos. En este sentido, la proporcionalidad se configura como una herramienta jurídica que impide que el ejercicio de la potestad sancionadora se convierta en un factor de

exclusión o empobrecimiento incompatible con los objetivos de crecimiento inclusivo y reducción de desigualdades promovidos por la Agenda 2030. Por el contrario, cuando su utilización se limita a una referencia formal dentro de la motivación administrativa, pierde capacidad para incidir en la justicia material de las decisiones.

El análisis comparado refuerza esta idea. Mientras que en México el desarrollo jurisprudencial ha consolidado criterios más exigentes en torno a la individualización de la sanción y a la consideración de las circunstancias particulares del infractor, en Colombia la eficacia del principio continúa dependiendo en gran medida de la solidez argumentativa de la autoridad administrativa. Esta diferencia repercute directamente en la forma en que las sanciones impactan económicamente a los distintos actores del sector transporte.

En consecuencia, la investigación permite afirmar que la aplicación efectiva del principio de proporcionalidad puede contribuir a la reducción de desigualdades económicas en el sector transporte cuando la autoridad individualiza la sanción, valora la capacidad económica del infractor y justifica adecuadamente la dosificación de la medida. Por el contrario, cuando estos elementos se abordan de manera formal o insuficiente, existe el riesgo de imponer cargas desproporcionadas que profundicen las desigualdades económicas entre los sujetos regulados, en contravía de los propósitos perseguidos por la meta 10.3 del ODS 10.

Conclusiones

El análisis desarrollado permite concluir que el principio de proporcionalidad constituye un límite esencial al ejercicio de la potestad sancionadora en el sector transporte; sin embargo, su aplicación presenta diferencias significativas entre Colombia y México, las cuales repercuten directamente en la distribución de las cargas económicas derivadas de las sanciones administrativas.

En Colombia, aunque existe una base normativa relativamente estructurada, especialmente a partir de los criterios de graduación previstos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la proporcionalidad se materializa principalmente a través de la motivación de los actos administrativos. No obstante, el análisis de los casos examinados evidencia que dicha motivación, en múltiples ocasiones, se limita a la enunciación formal de los criterios legales sin desarrollar una argumentación suficiente que permita comprender la relación entre las

circunstancias particulares del caso y la sanción impuesta. Como consecuencia, la proporcionalidad tiende a operar más como una exigencia formal de legalidad que como un verdadero mecanismo de individualización de la respuesta sancionatoria.

Por su parte, en México, el desarrollo del principio ha estado fuertemente influenciado por la jurisprudencia constitucional y por el control ejercido por la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Este proceso ha permitido consolidar estándares más rigurosos en materia de razonabilidad, prohibición de sanciones excesivas e individualización de las consecuencias jurídicas, incorporando de manera expresa la valoración de la capacidad económica del infractor como un elemento relevante para determinar la proporcionalidad de la sanción.

A partir del análisis comparado, se observa que la principal diferencia entre ambos ordenamientos no radica en el reconocimiento del principio de proporcionalidad, sino en el grado de exigibilidad y control de su aplicación. Mientras que en Colombia su eficacia depende en gran medida de la calidad argumentativa de la autoridad administrativa, en México su observancia se encuentra reforzada por mecanismos jurisdiccionales que permiten controlar de manera más estricta la razonabilidad de las sanciones.

La investigación también permitió establecer que las sanciones administrativas en el sector transporte no producen efectos económicos uniformes sobre todos los sujetos regulados. Por el contrario, su impacto se encuentra condicionado por la capacidad patrimonial de cada infractor, de manera que una misma sanción puede representar una carga económica marginal para grandes empresas y, al mismo tiempo, comprometer significativamente la estabilidad financiera de micro y pequeñas empresas, afectando incluso su permanencia en el mercado.

En este contexto, se concluye que la forma en que se aplica el principio de proporcionalidad incide directamente en la reducción de las desigualdades económicas dentro del sector transporte. Cuando la autoridad individualiza adecuadamente la sanción y pondera factores como la gravedad de la conducta, los efectos generados, el beneficio obtenido y las condiciones particulares del infractor, la proporcionalidad actúa como un mecanismo de equidad regulatoria que evita la imposición de cargas excesivas o irrazonables. Por el contrario, cuando la aplicación del principio se limita a una referencia formal o se recurre a criterios estandarizados que desconocen las diferencias económicas existentes entre los sujetos sancionados, existe el riesgo de reproducir o profundizar desigualdades preexistentes.

Desde esta perspectiva, la proporcionalidad trasciende su función tradicional de límite al poder sancionador y adquiere una dimensión económica y social relevante. Su aplicación efectiva contribuye a los propósitos de la meta 10.3 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 10, orientada a garantizar la igualdad de oportunidades y reducir las desigualdades de resultado, en la medida en que permite ajustar la respuesta sancionatoria a las circunstancias concretas de cada caso y evitar que la potestad sancionadora se convierta en un factor de exclusión o empobrecimiento para los actores más vulnerables del sector transporte.

En consecuencia, la investigación permite afirmar que la contribución del principio de proporcionalidad a la reducción de las desigualdades no depende exclusivamente de su reconocimiento normativo, sino de su aplicación material y efectiva en cada decisión administrativa. Por ello, resulta necesario fortalecer los ejercicios de dosimetría sancionatoria y promover una valoración más rigurosa de las circunstancias económicas de los sujetos investigados, con el fin de garantizar no solo la legalidad de las decisiones administrativas, sino también su correspondencia con los principios de justicia material, equidad y sostenibilidad promovidos por la Agenda 2030.

Referencias

- Armenta Ariza, A. (2019). El test de proporcionalidad: Su uso y aplicación en la jurisprudencia de la Corte Constitucional colombiana.
- Barnes, J. (1994). Introducción al principio de proporcionalidad en el derecho comparado y comunitario. *Revista de Administración pública*(135), 495-538.
- Beccaria, C. (1999). *Tratado de los delitos y de las penas*. Altaya.
- Camino, P. (2014). El principio de proporcionalidad: ¿una nueva garantía de los derechos constitucionales? *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales Ambrosio Lucas Gioja*(13), 21-74.
- Castellanos López, R. J. (2025). Aplicación y alcances del Principio de Proporcionalidad en el Derecho Administrativo Sancionador. *Revista Derecho*, 9(2).
- Clérico, L. (2012). Sobre "casos" y ponderación: Los modelos de Alexy y Moreso, ¿Más similitudes que diferencias? *Isonomía*(37), 113-145.

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). *Construir un futuro mejor: acciones para fortalecer la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Naciones Unidas. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/1a441acf-eeb3-462e-bf93-f2948a22f0ab/content>
- Congreso de la República de Colombia. (1993). Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296>
- Congreso de la República de Colombia. (1996). Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte. Diario Oficial No. 42.948. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=346>
- Congreso de la República de Colombia. (2011). Ley 1437 de 2011. Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Bogotá: Diario Oficial No. 47 956. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=41249>
- Consejo de Estado. (2014). Sentencia 902 del 2014. Bogotá: Consejo de Estado. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=59435>
- Consejo de Estado. (2021). Sentencia No. 68001 23 33 000 2014 00656 01. vLex Colombia. Obtenido de https://www.beltranpardo.com/sites/default/files/old_files/sentencia-n-68001233300020140065601-de-consejo-de-estado-sec-1_compressed.pdf
- Consejo de Estado. (2024). Sentencia No. 76001233100020120051001. Obtenido de https://gestornormativo.creg.gov.co/gestor/entorno/docs/pdf/76001-23-31-000-2012-00510-01_20241212.pdf
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. (1917). Obtenido de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/646405/CPEUM_28-05-21.pdf
- Cordero, E. (2020). El plazo en la prescripción de las infracciones y sanciones administrativas ante el principio de proporcionalidad. *Revista chilena de derecho*, 47(2), 359-384. Obtenido de <https://www.scielo.cl/pdf/rchilder/v47n2/0718-3437-rchilder-47-02-359.pdf>
- Corte Constitucional. (2001). Sentencia C 673/01. Obtenido de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2001/c-673-01.htm>

Corte Constitucional. (2023). Sentencia C 044/23. Obtenido de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2023/c-044-23.htm>

Corte Constitucional. (2024). Sentencia C 211/24. Obtenido de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2024/c-211-24.htm>

Corte Constitucional. (2024). Sentencia C 397/24. Obtenido de <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2024/c-397-24.htm>

De Fazio, F. (2021). Principios y proporcionalidad revisitados. Instituto de Estudios Constitucionales del Estado de Querétaro.

Escudero, D. R. (2007). El principio de proporcionalidad en el Derecho Administrativo. Universidad Externado.

González López, J. I. (1998). El principio de proporcionalidad en Derecho Administrativo. Cuadernos de Derecho Público.

Jiménez, L. A. (2009). Ponderación, proporcionalidad y Derecho administrativo. InDret.

Ley Federal de Procedimiento Administrativo. (1994). Obtenido de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/444368/Ley_Federal_de_Procedimiento_Administrativo.pdf

Naciones Unidas. (2023). Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2023: Edición especial. Naciones Unidas.

Naciones Unidas. (s.f). OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE . Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/inequality/>

Philippe, X. (1998). El principio de proporcionalidad en derecho público francés. Cuadernos de Derecho Público., 255 - 272.

Pino, G. (2017). Los derechos fundamentales y el principio de proporcionalidad. Derecho & Sociedad(48), 199-211.

Portocarrero Quispe, J. A. (2016). La ponderación y la autoridad en el derecho: el rol de los principios formales en la interpretación constitucional. Madrid: Marcial Pons.

Presidente de la República de Colombia . (2018). Decreto 2409 de 2018 por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones. Bogotá: Diario Oficial. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=89970>

República de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4125>

República de Colombia. (2015). Decreto 1079 de 2015: Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889>

República de Colombia. (2017). Decreto 431 de 2017: Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial y se dictan otras disposic. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80076>

Sánchez Gil, R. (2007). El principio de proporcionalidad. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM, 16-35.

Sánchez Gil, R. (2019). Nuevos apuntes sobre el principio de proporcionalidad. Revista del Centro de Estudios Constitucionales.

Soberanez Díez, J. (2010). El Derecho a la Proporcionalidad de las Multas en la Jurisprudencia de la Suprema Corte. Revista Mexicana de Derecho Constitucional, 269-280. Obtenido de <https://www.scielo.org.mx/pdf/cconst/n23/n23a10.pdf>

Superintendencia de Transporte. (2022). RESOLUCIÓN No. 1398 DE 04/05/2022 "Por la cual se decide una investigación administrativa".

Superintendencia de Transporte. (2022). RESOLUCIÓN NO. 1744 DE 31/05/2022 "Por la cual se decide una investigación administrativa".

Superintendencia de Transporte. (2022). RESOLUCIÓN No. 2486 DE 25/07/2022 Por la cual se decide una investigación administrativa .

Superintendencia de Transporte. (2023). RESOLUCIÓN No. 1699 DE 08/05/2023 Por la cual se decide una investigación administrativa .

Superintendencia de Transporte. (2023). RESOLUCIÓN No. 1996 DE 18/05/2023 Por la cual se decide una investigación administrativa .

Superintendencia de Transporte. (2023). RESOLUCIÓN No. 2103 DE 23/05/2023 Por la cual se decide una investigación administrativa .

Superintendencia de Transporte. (2023). RESOLUCIÓN No. 7723 DE 02/10/2023 "Por la cual se decide una investigación administrativa".

Superintendencia de Transporte. (2024). RESOLUCIÓN No. 0883 DE 14/02/2024 "Por la cual se decide una investigación administrativa ".

Superintendencia de Transporte. (2024). RESOLUCIÓN No. 1596 DE 22/02/2024 "Por la cual se decide una investigación administrativa".

Superintendencia de Transporte. (2024). RESOLUCIÓN No. 1845 DE 28/02/2024 "Por la cual se decide una investigación administrativa ".

Superintendencia de Transporte. (2024). RESOLUCIÓN No. 2569 DE 13/03/2024 "Por la cual se decide una investigación administrativa".

Superintendencia de Transporte. (2025). RESOLUCIÓN No. 0545 DE 31/01/2025 "Por la cual se decide una investigación administrativa ".

Superintendencia de Transporte. (2025). RESOLUCIÓN No. 13060 DE 01/08/2025 "Por la cual se decide una investigación administrativa" .

Superintendencia de Transporte. (2025). RESOLUCIÓN No. 19211 DE 22/12/2025 "Por la cual se decide una investigación administrativa".

Superintendencia de Transporte. (2025). RESOLUCIÓN No. 95 DE 07/10/2025 "Por la cual se decide una investigación administrativa ".

Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2011). Amparo directo en revisión 38/2011. Obtenido de https://www2.scjn.gob.mx/juridica/engroses/1/2011/10/2_123795_0_firmado.pdf

Urania Galetta, D. (1998). El principio de proporcionalidad en el Derecho Público italiano. Cuadernos de Derecho Público, 300 - 329.